VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 124)**
- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 125)**

z dnia 20 marca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 124)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 125)

20 marca 2013 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji Infrastruktury, rozpatrzyły:

– informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Administracji i Cyfryzacji na temat podejmowania funkcji organizatora drogowego publicznego transportu zbiorowego przez organy samorządu terytorialnego województwa i powiatu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Jolanta Adamczyk-Siwek** naczelnik wydziału Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Andrzej Wojciechowicz** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wraz ze współpracownikami, **Weronika Kowalik** zastępca dyrektora Departamentu Orzecznictwa, Legislacji i Skarg Głównego Inspektoratu Ochrony Danych Osobowych wraz ze współpracownikami, **Zdzisław Szczerbaciuk** prezes Zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji wraz ze współpracownikami, **Maciej Wroński** dyrektor Biura Prawnego Ogólnopolskiego Związku Pracowników Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Piotr Mikiel** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewozów Drogowych, **Franciszek Kowaluk** wiceprezes Zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, prezes Zarządu Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Łosicach sp. z o.o., **Stanisław Wodyński** prezes Zarządu Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Ostrowcu Świętokrzyskim S.A., **Józef Słowikowski** prezes Zarządu Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej S.A. Żary, **Adam Wykowski** prezes Zarządu Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Łomży sp. z o.o. oraz **Bogdan Kozioł** prezes Zarządu Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Garwolinie S.A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Sławomir Jakubczak, Jakub Krowiranda, Jolanta Misiak** i **Anna Szała** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry państwu. Proszę o zajmowanie miejsc. Za chwilę rozpoczniemy.

Rozpoczynamy. Otwieram wspólne posiedzenie Komisji, Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Komisji Infrastruktury.

W imieniu przewodniczącej pani poseł Haliny Rozpondek oraz własnym witam państwa, posłów przybyłych na posiedzenie, witam zaproszonych gości, przedstawicieli organizacji społecznych. Rząd jest reprezentowany przez pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza, którego serdecznie witam wraz z całym zespołem.

Porządek państwo otrzymaliście. Czy są uwagi do porządku? Nie widzę. Stwierdzam zatem, że przyjęliśmy porządek. Przechodzimy więc do jego realizacji.

Porządek przewiduje informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Administracji i Cyfryzacji na temat podejmowania funkcji organizatora drogowego publicznego transportu zbiorowego przez organy samorządu tery-

torialnego województwa i powiatu. Materia, proszę państwa, jest opisana w ustawie o transporcie zbiorowym. Przypomnę, że Sejm uchwalił tę ustawę w ubiegłej kadencji.

Rzecz w tym, że jeżeli chodzi o tych, którzy realizują ów transport, jesteśmy w różnych fazach przygotowania i realizacji zapisów ustawy. A zatem, jest to doskonała okazja, żebyśmy zapoznali się, jak to faktycznie wygląda. Panie ministrze, bardzo proszę. Oddaję panu głos.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo!

Przygotowałem sobie tutaj wielkie wystąpienie, myślę natomiast, że w związku z tym, iż ustawa w całości, praktycznie rzecz biorąc, dotyczy interesów samorządowców, przyglądamy się temu. Ponad dwa lata temu Wysoka Izba raczyła przyjąć ustawę. W pełni wchodzi ona dopiero w 2017 roku. Według naszych obserwacji, używając sportowego trybu, szczyt formy samorządowców jest wyraźnie przed nimi. W związku z tym jest jeszcze wiele do zrobienia. W związku z tym myślę, że dla Wysokiej Komisji – i dla mnie też – bardzo pouczające będzie to, kiedy dowiemy się od samorządowców i od organizacji zrzeszających przewoźników publicznego transportu zbiorowego, na jakim etapie wdrażania jesteśmy przed 2017 rokiem. Będzie to dużo więcej warte niż wywody ministerialne. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, proponowałbym taki bieg procedowania.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Myślę, że jest to bardzo racjonalna propozycja. Czy są zastrzeżenia ze strony posłów? Dziękuję.

Oczywiście, bardzo przepraszam. Witam także przedstawicieli samorządów. W tej debacie jesteście bardzo ważni, żeby nie powiedzieć, że to wy będzie wdrażać czy wdrażacie ustawę.

Bardzo proszę. Czy jesteśmy sprecyzowani, kto zabierze głos? Pan Zdzisław Szczerbaciuk. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo!

W imieniu naszej organizacji zrzeszającej przewoźników transportu drogowego ustosunkuję się do materiałów, jakie sporządzili minister infrastruktury oraz minister administracji i cyfryzacji. Przedstawię także oczywiście naszą ocenę, ocenę naszych członków dotyczącą istniejącej sytuacji.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o wdrażanie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przez jednostki samorządu terytorialnego w zakresie transportu regionalnego, muszę powiedzieć, że na dzień dzisiejszy można stwierdzić, iż ustawa nie przyjęła się w polskiej praktyce. To znaczy, oczywiście widzimy działania jednostek dotyczące komunikacji miejskiej, dotyczące przewozów kolejowych. Jeżeli natomiast chodzi o autobusowe przewozy drogowe, w zasadzie nie ma inicjatywy poza kilkoma elementami.

Proszę państwa, istotne zmiany w ustawie to przede wszystkim to, że za transport publiczny od dnia 1 marca 2011 roku odpowiada jednostka samorządu terytorialnego. Przebija się to słabo. Następnie wprowadzono usługi o charakterze użyteczności publicznej, które w sensie publicznym mają zastąpić dostęp pasażerów do ich uprawnień. Następnie, proszę państwa, system obowiązuje tylko do 31 grudnia 2016 roku. Minęły już dwa lata i jeden miesiąc obowiązywania ustawy, pozostały ponad trzy, ale widzimy, że przy takim tempie będzie problem z wykonywaniem komunikacji drogowej.

Oczywiście, najważniejsza rzecz to konsekwencje dla pasażerów, proszę państwa, gdyż można powiedzieć, że dla wszystkich jest to mały problem. Jest to rozstrzygnięcie zawarte w ustawie, że z dniem 1 stycznia 2017 roku obywatele, którym państwo w ustawach przyznało uprawnienia do ulgowych biletów, czyli ulgowych przejazdów publicznymi środkami transportu zbiorowego, będą mogli korzystać tylko u tych przedsiębiorców, z przejazdów tych przedsiębiorców, którzy w świetle prawa zostaną operatorami. Jest to najważniejsza rzecz. Jeżeli nic nie zrobimy, to znaczy, że ponad, prawie 500.000 tys. pasażerów nie będzie miało gdzie korzystać ze swoich uprawnień.

Proszę państwa, jak jest z wdrażaniem? Uważamy, że ze strony samorządów jest totalna niechęć do podejmowania funkcji organizatora w rozumieniu rozporządzenia 1370. Uczestniczę w wielu spotkaniach na różnych szczeblach. Czuje się to. Po pierwsze, jest różna interpretacja zapisów ustawy i rozporządzenia 1370. W ogóle jest niezrozumienie, że rozporządzenie jest podstawowym aktem prawnym, a ustawa, jak by to powiedzieć, aktem uzupełniającym. Jeżeli chodzi o zapisy ustawy, proszę państwa, mamy niepokojące zjawiska, choćby z interpretacją pojęcia „komunikacja miejska", ponieważ mamy taką sytuację, że są już orzeczenia sądowe, które stwierdzają, że każdy przewóz pomiędzy przystankami na terenie gminy, która ma komunikację miejską zorganizowaną, jest przewozem komunikacji miejskiej bez względu na to, jakim autobusem, na podstawie jakich dokumentów wykonujemy przewóz. Bardzo niebezpieczne zjawisko.

Druga sprawa. Proszę państwa, mamy brak zrozumienia. Mieszkam w Otwocku i zawsze lubię posługiwać się tym przykładem. Proszę państwa, gminy Otwock, Józef zawarły porozumienie z Warszawą. Zgodnie z ustawą, każda komunikacja na tym obszarze jest komunikacją miejską – w sensie ustawy – co jest nieprawdą, gdyż kilkunastu przewoźników wykonuje przewozy na własne ryzyko. I co, jaka to jest komunikacja? Proszę państwa, są różne interpretacje. Czy jest to komunikacja miejska? Kto wtedy musi zawrzeć umowę? Jakie bilety, jakie ulgi ma pasażer? Jest to chociażby sprawa ulg. Czy w autobusach realizujących przewozy pomiędzy Otwockiem a Warszawą obywatel ma prawo do ulg czy nie ma, jeżeli nie jedzie autobusem przewoźnika na podstawie umowy z Warszawą? Takich przykładów mamy multum w całej Polsce.

Następnie jest utrzymywanie, że regulacje prawne dają możliwość podjęcia funkcji organizatora, a nie nakładają obowiązek. Proszę państwa, uczestniczę w wielu szkoleniach. Zainteresowanie jest do momentu, kiedy mówię, że samorząd w świetle ustawy może pełnić tę funkcję. To znaczy, jak może, to nie musi i nikogo dalej to nie interesuje.

Najważniejsza rzecz w tym wszystkim, związana w szczególności z punktem drugim, to brak wskazania źródeł finansowania publicznego transportu zbiorowego. Proszę państwa, jakoś wszyscy rozumieją, że trzeba finansować komunikację miejską, że trzeba finansować komunikację kolejową, natomiast nikt nie rozumie, że trzeba finansować regionalny transport autobusowy. Z tego wynika wiara, proszę państwa, wszystkich samorządów, że jakoś to będzie, że w roku 2017 komunikacja będzie funkcjonowała w takim zakresie, w takiej formie jak dotychczas. Na podstawie rozmów i oceny sytuacji ekonomicznej, jakiej dokonujemy corocznie, chciałbym stwierdzić, proszę państwa, że z tym dniem, jeżeli nie będzie podpisanych umów, od 80 do 90% przewozów autobusowych wykonywanych jeszcze w dniu 31 grudnia nie będzie wykonywanych w dniu 1 lub 2 stycznia 2017 roku.

Jeżeli odejdą dopłaty, czyli nagle przedsiębiorcy stracą średnio 20% swoich przychodów, a rentowność wynosząca obecnie minus sześć, minus siedem zejdzie do minus trzydziestu kilku, nikt nie będzie wykonywał komunikacji publicznej. Trzeba się z tym, to znaczy, trzeba zdawać sobie z tego sprawę. Można powiedzieć, że jest to za trzy lata, że jest to inna kadencja samorządu, ale będzie taka sytuacja.

Proszę państwa, jest niechęć do porządkowania zasad korzystania z infrastruktury. Jest to kolejny element oczywiście niezwiązany z rozporządzeniem 1370, ale mamy tutaj nałożone obowiązki. Ustawodawca nie nałożył terminu, kiedy jednostki samorządu terytorialnego mają podjąć owe obowiązki i jest problem. Tylko około 20% samorządów podjęło uchwały w sprawie przystanków, z tego ponad połowa niezgodnie z wymogami stawianymi przez ministra właściwego do spraw transportu. Jeżeli są podejmowane uchwały, to głównie w celu pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury. W pierwszym okresie niemal sto uchwał zostało podjętych bez wskazania przystanków, miały tylko zapewnić pobieranie pieniędzy. Dopiero wojewodowie uchylili i zażądali wskazania najpierw za jakie przystanki.

Kolejna sprawa to bezwzględne wymaganie przestrzegania przepisów w zakresie infrastruktury pomimo niepodejmowania przez jednostki. W tej chwili nasi członkowie, przewoźnicy informują nas, że jest już powszechne żądanie od jednostek wydających zezwolenia, czyli urzędów marszałkowskich, urzędów powiatowych, a nawet też urzędów gminnych, iż mają, proszę państwa, wydać, przedstawić rozkład jazdy zgodnie z roz-

porządzeniem ministra infrastruktury. Jak mają przedstawić zgodnie, kiedy trzy czwarte jednostek w ogóle nie podjęło uchwały? Po prostu nie wydaje się rozporządzeń. Piszemy pisma do marszałków, jak by to powiedzieć, żeby się zastanowili, a jeżeli już, żeby przynajmniej wpłynęli na jednostki samorządu. Niestety, widzimy tutaj całkowitą niechęć.

Następnie mamy nieprzestrzeganie przepisów ustawy w przypadku podejmowania funkcji. Nawet tam, gdzie już podejmuje się funkcję organizatora, widzimy tak. Powierzanie zadań następuje wyłącznie własnym podmiotom. Proszę państwa, ściągnąłem sobie zawarte w biuletynie ogłoszenia z dwóch miesięcy. Mówię na podstawie tych ogłoszeń, które są publikowane. A więc jeżeli już coś robimy, to tylko podmiotom własnym. Następnie, proszę państwa, generalnie większość, zdecydowana większość samorządów nie publikuje informacji o zamiarze udzielenia zamówienia publicznego lub nie przestrzega wymaganych terminów. Większość nie publikuje. Ci, co publikują, proszę państwa, dają terminy nawet pięciotygodniowe, pomimo że ustawa i rozporządzenie wymagają terminu rocznego. Przepis ten nie przyjął się. Po to, żeby nie być gołosłownym, sprawdziłem to. Przez cały okres funkcjonowania rozporządzenia ani razu nie było ogłoszenia np. miasta stołecznego Warszawy, żadnego.

Kolejna rzecz. Z dokumentów tych nigdzie nie dowiemy się, jakie środki są przeznaczone przez organizatora na wykonanie zamówionego zadania. Jest to informacja, jak by to powiedzieć, poufna, pomimo że jest to informacja publiczna i powinna być dostępna. Rozporządzenie 1370 dokładnie to opisuje.

Proszę państwa, żebyśmy wiedzieli, o czym mówimy, o jakim potencjale. Jeżeli koleje, łącznie wszystkie koleje w komunikacji publicznej przewożą 264.000 tys. pasażerów – wszystkie koleje, proszę państwa, podlegają Głównemu Urzędowi Statystycznemu, a więc każdy pasażer jest w GUS-ie – to transport publiczny przewozi 535.000 tys. Szacujemy, że od 150.000 do 180.000 tys. jest przewożone przez przewoźników, którzy nie podlegają obowiązkowi statystycznemu. A więc mówimy o przewozach ponad 700.000 tys. pasażerów. Będzie to dotyczyło takiej grupy, proszę państwa.

Jeżeli chodzi o dostępność, proszę państwa, sytuacja ulega pogorszeniu. Bez środków publicznych, tak jak powiedziałem, nie będzie komunikacji. Komunikacja zwija się. Według Głównego Urzędu Statystycznego, proszę państwa, w 2007 roku linii komunikacyjnych było 24 tys., a w roku 2011 już tylko 18.500. Kursów, proszę państwa, spada jeszcze więcej. Kursy te są to dane Izby dotyczące części posiadanego transportu. Rozwiera się koszt, wysokość otrzymywanych przychodów ponad kosztami. W tej chwili wynosi już ponad 0,20 zł. 3,38 zł wynoszą koszty, a 3,16 zł wpływy. Powoduje to, proszę państwa, że jest taka sytuacja.

Tak jak powiedziałem na początku, wszyscy rozumieją, proszę państwa, że do innych przewozów trzeba dopłacać. Do autobusowych dopłacamy tylko z tytułu ulg. Około 19,5% według 2010 roku, żeby były porównywalne warunki. W przewozach komunikacji miejskiej dopłacamy już 60%. A więc w każdej złotówce kosztów 0,60 zł stanowią środki publiczne, 0,40 zł są to środki pasażera. W przewozach regionalnych, proszę państwa, jest 0,78 zł środków publicznych i tylko 0,22 zł środków pasażera. Samorządy, jak by to powiedzieć, dlatego że to one płacą... Wzięliśmy dane ministra finansów dotyczące tych środków, które przechodzą przez samorząd. Jeżeli chodzi o komunikację miejską, o przewozy kolejowe, jest to, proszę państwa, zrozumiałe.

Teraz, proszę państwa, porównanie przewozów komunikacji miejskiej i przewozów autobusów. Pokrywanie strat z działalności operacyjnej. Wszystkie przedsiębiorstwa, ponieważ są własnością samorządową, mają taką sytuację. Mają całkowite lub częściowe finansowanie taboru. Występowaliśmy w zeszłej perspektywie budżetowej. W tej perspektywie dwukrotnie rozmawiałem z przedstawicielami Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, proszę państwa, żeby w jakimś stopniu, jeżeli ktoś zorganizuje komunikację publiczną, w regionalnej też było dofinansowanie. Rozumiemy, że nie będziemy dofinansowali innych przewoźników, ale przewoźników publicznych wykonujących zadania użyteczności publicznej. Powinniśmy się zastanowić.

Proszę państwa, średni wiek taboru zbliża się do dwudziestu kilku lat. W tym, co zostało państwu przekazane, podaję, że wiek ten wynosi, proszę państwa, prawie trzydzieści trzy lata. Jest wysokość odpisów amortyzacyjnych. Dopiero przez trzydzieści trzy

lata moglibyśmy odtworzyć tabor. 81,5% wszystkich autobusów ma powyżej dziesięciu lat, prawie 50% ma powyżej dwudziestu lat. A więc mamy tragiczną sytuację w taborze.

Finansowanie infrastruktury komunikacyjnej, w tym dworców. Weszło w życie rozporządzenie 181 o prawach pasażera, itd. Pasażerowie korzystający z komunikacji, a z danych GUS-owskich wynika, że jest to zdecydowana większość, mają prawo być odprawiani w odpowiednich warunkach. Jeżeli decydujemy się na finansowanie infrastruktury kolejowej, a czasem także infrastruktury komunikacji miejskiej, powinniśmy się zdecydować w części na finansowanie infrastruktury autobusowej komunikacji regionalnej.

Proszę państwa, bariery. Uważamy, że jest w dalszym ciągu tolerowanie przez państwo nieuczciwej konkurencji. Powiem tylko na przykładzie taryf. Są to autentyczne rzeczy. Jeżeli robi to przewoźnik, który nie ma w szyldzie „PKS-u", a większość przewoźników, którzy mają w szyldzie „PKS" są to firmy prywatne, czego nikt nie rozumie, jeżeli nie ma, to, proszę państwa, może robić z taryfą, co chce. Na każdy kurs może mieć inną taryfę, wszystko ładnie. Jeżeli zrobi to przewoźnik, który ma w szyldzie „PKS", to, proszę państwa, wszyscy czepiają się, jakim prawem przewoźnik ten stosuje inną taryfę w poniedziałek, inną we wtorek, środę, czwartek czy kiedykolwiek. A więc jest to nierówne traktowanie.

Ostatnio, proszę państwa, rozmawiałem z jednym z prezesów firm prywatnych. Był zaskoczony, że mówimy, iż za szybko jeżdżą. Jak to, autobus w Polsce nie może poruszać się szybciej niż siedemdziesiąt kilometrów? Powinien sto. Oni mają ograniczniki. Tylko że według przepisów, czego urzędnicy, a nawet policjanci nie wiedzą, sto może poruszać się na drogach szybkiego ruchu i na autostradach, a nie na drogach krajowych jednojezdniowych. Wszyscy dają zezwolenia i są zadowoleni, że autobus zasuwa sto kilometrów i pomiędzy Lublinem a Warszawą przemieszcza się w dwie godziny, dwie godziny dwadzieścia. To jest, między innymi, nieuczciwa konkurencja.

Nie będę już mówił o zbieraniu, nierejestrowaniu obrotu. Jest to powszechne. Obrót w transporcie publicznym powinien być rejestrowany. Jest obowiązek posiadania kas fiskalnych. I co z tego? Jest to teoretyczny obowiązek.

Nierówne traktowanie przewoźników w przepisach w zależności od ich wielkości i formy organizacyjnej. Proszę państwa, chociażby niektóre obciążenia dotyczące czasu pracy, dotyczące pewnych podatków na ochronę środowiska, itd.

Kolejna sprawa – niepełnienie funkcji organizatora rynku przez organy samorządu terytorialnego, o czym mówiłem już na początku.

Ekonomiczne to, proszę państwa, wzrost kosztów, brak mechanizmów ekonomicznego wsparcia komunikacji publicznej. W Unii Europejskiej normalne jest, że komunikacja publiczna... Komunikacja w Unii Europejskiej poza Polską nie jest realizowana ze środków pasażera, a my wierzymy w cuda. Wszędzie, wkoło. Starzenie się posiadanego taboru. Tak jak powiedziałem, za chwilę będziemy mieli taki tabor, jaki będziemy. Nierówność obciążeń podatkowych, itd.

Jakie postulaty wprowadzamy, proponujemy już po raz kolejny? Wprowadzenie jednakowych z koleją uprawnień dla pasażerów do ulg. Proszę państwa, nasi przedsiębiorcy, ale także pasażerowie nie rozumieją, dlaczego uczeń czy student z miejscowości oddalonych od linii kolejowych nie może skorzystać z pewnych uprawnień do ulgowych przejazdów, a ten z położonych przy linii może skorzystać. Jest to jeden z podstawowych elementów, które podnosimy.

Następnie zwrot podatku akcyzowego od paliwa zużytego do wykonywania komunikacji publicznej. W większości krajów Unii Europejskiej wbrew temu, co mówi minister właściwy do spraw finansów, przedsiębiorstwa komunikacji publicznej mają, otrzymują albo stuprocentowy, albo blisko stuprocentowy zwrot podatków, proszę państwa, jakie płacą, nabywając paliwo, oczywiście, do przejazdów komunikacji publicznej. Dopłaca się do komunikacji publicznej w całej Unii Europejskiej.

Wspieranie zakupu taboru autobusowego. Mówiłem, że trzeba zacząć wspierać. Sejm w latach 90. podjął decyzję. Przewoźnicy nabyli około 3 tys. autobusów, sytuacja poprawiła się.

Proszę państwa, zwolnienie przewozów publicznych z opłat za korzystanie z dróg publicznych innych niż autostrady. W zamiarze do roku 2018 jest prawie 8 tys. dróg. Z prostej wyliczanki wynika, że 4 tys. będą to drogi krajowe. Uważamy, proszę państwa,

że na drogach tych autobusy realizujące komunikację publiczną nie powinny być wykorzystywane.

Specjalnie sprawdziłem, czy ktokolwiek z polskich przewoźników autobusowych obecnie płaci za korzystanie nawet z autostrad w Niemczech. Nie mówię już o drogach krajowych, tzw. nacjonalkach, które są niepłatne. Oczywiście, żaden polski przewoźnik nie płaci. A w Polsce, proszę państwa, przewoźnicy płacą. Żebyśmy to zrozumieli. Takie przedsiębiorstwo „Grójec". Za chwilę będzie się on zastanawiał, czy w ogóle wykonywać komunikację pomiędzy Grójcem a Warszawą. Koszty opłaty wynoszą ponad 700 tys. zł w skali roku. Nie mając innych dróg, przewoźnik ten musi tyle płacić. Za chwilę będą musieli płacić inni. Uważamy, że powinno się nad tym zastanowić.

To tyle, panie przewodniczący, krótko, żeby nie zanudzać.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Przypomnę, iż informację przedłożył prezes Zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, pan Zdzisław Szczerbaciuk, tak naprawdę, w imieniu tych, którzy wykonują ustawę o publicznym transporcie zbiorowym. Pewnie z tego punktu widzenia prezentacja ta jest wyczerpująca.

Bardzo proszę. Czy w tym momencie jeszcze ktoś ze strony społecznej chciałby uzupełnić wystąpienie? Bardzo proszę, pan dyrektor Maciej Wroński. Bardzo proszę.

Dyrektor Biura Prawnego Ogólnopolskiego Związku Pracowników Transportu Drogowego Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo!

Po tak, że tak powiem, pełnej i kompleksowej prezentacji, jaką dał tutaj pan prezes Zdzisław Szczerbaciuk, trudno jest cokolwiek dodać. W związku z tym chciałbym tylko krótko uzupełnić jeden maleńki elemencik. Oprócz wszystkich problemów natury systemowej nasi przewoźnicy, a także i pasażerowie mają jeden prozaiczny problem. Szanowni państwo, w tej chwili likwidowane są inne przystanki niż przystanki komunikacji miejskiej. W wielu miastach poszczególne organy samorządu podejmują uchwały o tym, żeby cały transport kierować na istniejące dworce autobusowe. Niestety, dworce autobusowe powstawały dziesięć, dwadzieścia, trzydzieści, a nawet czterdzieści lat temu. Ich pojemność jest ograniczona. W związku z tym naturalną koleją rzeczy coraz to nowe linie autobusowe będą po prostu likwidowane, a pasażerowie nie będą po prostu mogli korzystać z komunikacji miejskiej. Bije to zarówno w przedsiębiorców, którzy chcą świadczyć owe usługi, jak i w pasażerów. Uważamy, że w ustawach dotyczących przewozów publicznych pewne regulacje powinny jednak nakładać na samorząd określone obowiązki. Nie tylko komunikacja miejska, ale także przewozy lokalne, przewozy regionalne i ponadregionalne muszą mieć zapewnione miejsca tam, gdzie pasażerowie będą mogli wsiadać i wysiadać. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi. A zatem, otwieram dyskusję. Bardzo proszę, pierwszy zgłosił się pan poseł Adam Abramowicz. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo!

Poruszamy dzisiaj bardzo ważny temat. Transport zbiorowy jest ważny zwłaszcza dla mieszkańców małych miejscowości, ponieważ sytuacja, która rozwija się, a którą obserwuję na swoim terenie, wygląda następująco. Likwidowane są kolejne PKS-y jako firmy państwowe, co powoduje, że mieszkańcy dużej części obszarów Polski w ogóle nie mają możliwości dojazdu do większych ośrodków, do urzędów, do szpitali, do szkół, itd. W XXI wieku w państwie europejskim jest to rzecz nie do pomyślenia. Tak jak przed chwilą mówił pan przewodniczący, jednak państwa podejmują trud organizowania, ale także współfinansowania transportu. Wiadomo, że dojazd do niektórych miejscowości nigdy nie będzie opłacalny. Musimy sobie więc odpowiedzieć na pytanie, czy w związku z tym, że jest nieopłacalny, ludzi tych skazujemy na to, żeby nie mogli dojechać do większych miejscowości, dlatego że nie każdy ma samochód, nie każdy może jeździć – są ludzie, którzy po prostu są chorzy i nie mogą prowadzić samochodu – czy też państwo podejmuje

współodpowiedzialność i zaczyna współfinansować. Odpowiedzią na to pytanie była ustawa, którą Sejm przyjął w dniu 16 grudnia 2010 roku, ale ustawa ta ma wiele wad.

Zgadzam się tutaj z panem przewodniczącym, że w rok 2017 wejdziemy w zupełnym chaosie. Sam monitoruję działania samorządu, które powinny następować. Tak długi okres *vacatio legis* był spowodowany tym, że samorządy miały przygotować się do ustawy, a one w ogóle się nie przygotowują. Przyczyny, które podał pan przewodniczący, są jak najbardziej słuszne. Samorządy nie mają wskazanego źródła finansowania, więc próbują unikać odpowiedzialności. Myślę, że ustawa powinna być jak najszybciej znowelizowana. Powinny być wyznaczone etapy dla samorządów – mamy jeszcze kilka lat – w których powinny wykonywać obowiązki, które wynikają z ustawy, na przykład, przygotowanie planów transportowych. Czy ktokolwiek zaczął robić plany transportowe? Może gdzieś w jakimś szczątkowym przypadku. Wszyscy czekają nie wiadomo na co.

W związku z tym proces upadania PKS-ów jako firm państwowych będzie postępował, gdyż widzę, że samorządy i Skarb Państwa nie bardzo wiedzą, jak zająć się tym tematem. Raczej decydują się na stawianie owych przedsiębiorstw w stan upadłości, a tylko te firmy realizowały jeszcze połączenia do maleńkich miejscowości, oczywiście, dopłacając, mając tutaj deficyt, mając straty na takich połączeniach. Ale nikt się tym nie przejmuje, PKS-y są likwidowane. Możemy dojść do takiej sytuacji, że nawet Komisja Europejska będzie mogła nas rozliczać za taki stan rzeczy, ponieważ rozporządzenie unijne idzie w tym kierunku, że obywatele Unii Europejskiej mają prawo do transportu, mają prawo do tego, żeby mieć możliwość wyjeżdżania do większych ośrodków.

A więc jest chyba czas, żebyśmy się nad tym pochylili, nad tą ustawą i przynajmniej wprowadzili kolejne etapy wdrażania ustawy tak, żeby można było samorządy porozliczać z tego. Oczywiście, samorządy zaraz zaprotestują. Rzeczywiście, nie ma tam finansowania. Samorządy, na które zrzuci się kolejny obowiązek finansowania, nie udźwigną tego. Jest to problem, który minister finansów powinien jakoś rozstrzygnąć. Czy to VAT od paliwa, czy to akcyza od paliwa. Jest wiele rozwiązań, które stosuje się w Europie. My też powinniśmy jak najszybciej na to odpowiedzieć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa? Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzowski. Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Przedstawione materiały wskazują na to, że rentowność przewoźników osobowych rzeczywiście systematycznie maleje. Wcześniej od 1 do 3%, teraz w ostatnim roku wskazywane jest, że rentowność wynosi prawie minus 7%. W tej sytuacji, patrząc na to także z punktu widzenia odpowiedzialności państwa, trzeba brać pod uwagę, jaki jest plan w tej dziedzinie. Byłoby to pytanie do pana ministra. Zwracam się do pana ministra z pytaniem. Jeżeli mamy taką sytuację, że przez ostatnie sześć lat systematycznie jest minusowa rentowność przewoźników osób, jeżeli chodzi przynajmniej o osoby, podmioty prawne zrzeszone w Izbie, wynika z tego, że mamy znaczące starzenie taboru. Dane załączone do dzisiejszych materiałów wskazują, że przeważa tabor więcej niż dziesięcioletni.

Praktycznie rzecz biorąc, także w programie dysponowania środkami Unii Europejskiej możliwości, którymi dysponują przewoźnicy, żeby zapewnić sobie wkład własny... Zresztą możliwości tych nie ma za dużo. Walka przewoźników w sejmikach samorządu wojewódzkiego o dostęp do dotacji na środki transportu na ogół przeważa zwycięstwami samorządów poszczególnych miast na organizację transportu, jeżeli chodzi o dostęp do finansowania. PKS-y trudniej sobie z tym radzą, w ogóle przewoźnicy osobowi, także ci prywatni – a więc jesteśmy w takiej sytuacji – ponieważ brakuje im możliwości zapewnienia finansowania wkładu własnego. Pojawiła się zatem pewna pętla. W moim przekonaniu, jeżeli już szukamy jakichś rozwiązań, to w tej chwili mamy przygotowywaną drugą perspektywę. Zrobiłbym tutaj pewne odstępstwo. Dyspozycje środków Unii Europejskiej w drugiej perspektywie są dużo trudniejsze, ponieważ potrzebny jest dużo większy wkład własny. Trzeba by się było zastanowić i nawet jeżeli jest potrzeba, wystąpić do Komisji Europejskiej, ponieważ jest jeszcze trochę czasu do 2014 roku, o zgodę

na to, żeby w tym przypadku, jeżeli chodzi o transport miejski, o transport publiczny, mam na myśli całkowicie transport publiczny, nie miejski, żeby można było uzyskiwać możliwość dostępu do środków Unii Europejskiej na poziomie piętnasto- czy najwyżej dwudziestoprocentowego wkładu własnego. Wtedy można by było myśleć o pewnym ruchu na odbudowę floty oraz tym, żeby dać jakieś szanse.

Jeżeli dzisiaj patrzy się na sprawozdania finansowe przewoźników drogowych, także firmy prywatne, które prowadzą i okazjonalne, i regularne przewozy osób, to mają się całkiem źle, jeżeli chodzi o wyniki finansowe. Jeżeli mają jeszcze spłaty leasingów i inwestycje związane z kredytami na zapewnienie wkładów własnych, jeżeli dokonują zakupu taboru, jest już całkiem źle. Patrząc z takiego punktu widzenia, potrzebna jest odpowiedź, jak w perspektywie najbliższych lat funkcjonowanie transportu publicznego, szczególnie pozamiejskiego widzi Ministerstwo Infrastruktury, który to minister jest właściwy do tych spraw. Jeżeli w dziedzinie tej nie możemy się przebić ani z poszerzeniem zakresu stosowania środków Unii Europejskiej na odbudowę taboru, ani nie jesteśmy w stanie uporządkować właściwego korzystania z dofinansowania... Rzeczywiście, podzielam pogląd, że pewne dofinansowanie w tej dziedzinie na poziomie samorządów powinno mieć miejsce, ponieważ transport jest potrzebny.

Jeżeli sfera ta dalej będzie się poszerzała... W mniejszych miejscowościach mamy dużo mniejsze środki finansowe, bardzo niskie. Szczególnie wiejskie emerytury i renty są bardzo niskie. Dążymy teraz do tego, że w tej dziedzinie będziemy mieli sferę wykluczenia społecznego. Jak pan minister zapewni możliwość dowozu ludzi z mniejszych miejscowości, jeżeli jest taka potrzeba? Likwidowane są placówki pocztowe. Emerytów, rencistów zmusza się do tego, żeby posiadali konto. Do bankomatu muszą dojechać środkiem transportu publicznego, ponieważ w swojej wsi nie mają bankomatu. Mówimy o ogólnej organizacji państwa w tej dziedzinie. Jeżeli nie zapewnimy możliwości, żeby wsiadł do publicznego środka transportu i żeby emeryt z ulgą emerycką mógł dojechać do danego miejsca, gdzie włoży kartę do bankomatu i pobierze własną emeryturę lub rentę, ponieważ jest olbrzymi nacisk na zakładanie kont... Nie ma tak jak w dużym mieście, że ma bankomat za jednym, drugim rogiem, wyjdzie i dostanie. Najczęściej wysyła wnuka, żeby korzystał z jego konta i dzieją się z tym różne rzeczy.

Tutaj jest taka sytuacja, że emerytów, rencistów, ludzi rzeczywiście wpychamy w nowoczesność, a z drugiej strony, nie zapewniamy im żadnych możliwości, żeby mogli z tego korzystać. Robi się duża sfera wykluczenia społecznego. A jakie są możliwości ludzi, którzy żyją z zasiłków z pomocy społecznej, z 500 zł miesięcznie, które mają do dyspozycji, i mają z tego wyżyć, biednych ludzi? A autobus nie podjeżdża, nie ma regularnej komunikacji, coraz więcej miejscowości jest tego pozbawionych. Jak teraz ludzie ci mają żyć? Jak ludzie ci mają funkcjonować? Jest za to odpowiedzialność państwa. Po to wszyscy ci, którzy pracują, płacą podatki, żeby był podział społeczny i żeby ci, którzy są z tego wykluczeni, mogli z tego jakoś korzystać. Na razie tworzy się błędne koło.

Jak widać, środki transportu... W tej chwili wszystkie dziury, wszystkie regularne, bardziej deficytowe linie w ramach całego środowiska jakoś tam zapełniał PKS. Wszyscy rozpychają się o duże, dobre linie pomiędzy dużymi miejscowościami, walczą o właśnie te trasy, żeby uzyskać zgodę samorządu na ich obsługiwanie, ale o trasy wiejskie, między gminne nikt nie walczy i właściwe na siłę trzeba w to wprowadzać. Niektóre gminy, jak mówił pan prezes, podpisują porozumienia z samorządami miejskimi, żeby wydłużały własne trasy i ich obsługiwały. Tam też nie ma zwrotów za bilety ulgowe. Samorządy miejskie nie będą chciały tam wozić, ponieważ nie dostaną zwrotów. W niektórych przypadkach, kiedy gdzieś to poszło, sejmiki żądają zwrotów, jeżeli były one wcześniej wykorzystane. A więc powstała w tej dziedzinie duża pułapka.

Dzisiejsza informacja dla nas jako dla posłów jest niezwykle poważna. Wkraczamy w głęboki kryzys w zakresie pewnej dziedziny. W tym momencie mówimy nie tylko tym, że przedsiębiorstwa te źle lądują, że poprawi się sfera bezrobocia, że nie będą sobie z tym wszystkim radziły. Dzięki temu, co się dzieje, powstaje duży zakres wykluczenia społecznego. Poczta likwiduje placówki. Po to, żeby dostać się z jakąkolwiek skargą do komendy, posterunku policji, trzeba jechać do sąsiedniej gminy, ponieważ są też likwidowane w gminach, nie mówię już o dojeździe do miejscowości gminnej, ale w gminach są likwi-

dowane posterunki. Na trzy gminy robi się jeden posterunek policji. Człowiek, stary emeryt, którego chuligan, że tak powiem, trącił, przewrócił, nawet kopnął czy jeszcze coś tam, nie będzie miał pieniędzy, żeby pojechać na skargę na posterunek policji, żeby tam dojechać, nie będzie miał środka transportu, jeżeli sąsiad go nie zawiezie.

Czy to jest organizacja państwa? Jak państwo ma sobie z tym poradzić? To nie jest błaha sprawa. W tym momencie robi się super poważna sprawa. Wprowadzamy się w kanał dużego kryzysu społecznego w tej dziedzinie. Nie możemy spokojnie patrzeć: „O, mamy jakąś tam informację, w której gdzieś tam napisaliśmy sobie kilka ogólnych zdań". Nawet nie napisaliśmy kwoty, ile pieniędzy idzie na zwrot biletów ulgowych i innych oraz dlaczego jedni dostają bądź nie, tylko jakieś tam przepisy. Mówię ze strony ministra, panie ministrze. Informacja ta jest potraktowaniem problemu po łebkach. Mówimy tutaj, gdzieś tam, że mamy jakieś przepisy, są poświęcone trzy strony, jakie przepisy to regulują, jak to wszystko wygląda. Ale, panie ministrze, co dalej z tym problemem? Czym ludzie będą jeździli? Jak państwo zorganizuje funkcjonowanie państwa, a więc obsługi społeczeństwa, żeby ludzie mieli czym z małej wsi, z małej miejscowości dojechać do bankomatu, do placówki pocztowej? Poczta likwiduje placówki, nieraz trzeba jechać pięć, sześć kilometrów albo i więcej, żeby dostać się do placówki pocztowej. Do komendanta, do posterunku policji nieraz jest dziesięć, siedem, osiem kilometrów. Proszę bardzo, reorganizacja, oszczędności budżetu, a co z ludźmi?

Poseł Magdalena Kochan (PO):

Panie pośle, spokojnie...

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. Po prostu tak sobie mówię. Po prostu mam taką naturę. Jeżeli czuję problem, o problemie tym mówię z emocją, gdyż tak to czuję. Nie chodzi mi o to, żeby tutaj coś… Mam z tym do czynienia. W swoim okręgu mam właśnie wiele najdalszych miejscowości, tych, z którymi jest najtrudniej. Widzę, jak problem ten narasta, dorasta do coraz większej rangi. Z tego względu po prostu boli mnie potraktowanie problemu w informacji, którą ministerstwo przedstawia na ten temat, absolutnie po łebkach, ot tak, żeby nam coś napisać. Nie porusza się kwestii, jak z tego wybrniemy. W ogóle nie odnosi się do tego, co podają, nie mówię o tym, co dzisiaj zostało podane, ale co w ogóle w swojej informacji podają przewoźnicy. To nie jest tak. Jeżeli całkowita rentowność w 2011 roku jest minus 8,5%, w 2012 – 6,43%, itd., to prowadzi to donikąd. Mówimy, że niektórym się nie udaje. W sferze różnych dziedzin gospodarki jedni upadają, inni powstają i rozwijają się, ale tutaj mamy wzięcie pod uwagę całej sfery działalności gospodarczej. I jest to sprawa nadzwyczaj poważna. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Ponieważ dzisiaj zajmujemy się bardzo poważną tematyką – jest to po prostu tematyka ludzi – zatem nasze opinie także są wyrażane z właściwym niektórym posłom temperamentem, z dużą dozą ekspresji. Wydaje mi się, że akurat tutaj mieliśmy taki przypadek, ale dobrze, że mówimy na temat.

Bardzo proszę, pani przewodnicząca Rozpondek.

Poseł Halina Rozpondek (PO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo!

Bardzo żałuję, że wśród zaproszonych gości nie ma samorządowców, którzy mogliby odnieść się do słów, które wypowiedział pan w swojej informacji, ponieważ nie jest to takie proste, jak się panu wydaje. Samorządy po prostu są, samorządów nie stać na prowadzenie tak dużej ilości komunikacji zbiorowej, stąd być może pewne niedociągnięcia, ale ich opinia dla nas, dla przedstawicieli Komisji, byłaby tutaj najważniejsza. Niestety, jak widzę z listy zaproszonych gości... Aha, no to nie przyszli. Będziemy o tym też pamiętać.

Mam natomiast bardzo istotne pytanie do rządu, a mianowicie, czy rząd, inaczej, czy ministerstwo transportu monitoruje sprawę likwidacji, upadku, przekształceń PKS-ów, szczególnie w małych miastach. Nie wszystkie samorządy albo większość samorządów nie zdecydowała się na przejęcie PKS-ów tylko i wyłącznie z powodów finansowych. Ponieważ są to jednostki podlegające pod Skarb Państwa, Ministerstwo Skarbu Państwa

wskazuje różne postępowania z PKS-ami, w większości dążąc do ich upadłości, szczególnie małych PKS-ów, odgrywających bardzo ważną rolę tam, gdzie nie ma komunikacji miejskiej, w niewielkich powiatach czy gminach. Chciałabym zapytać, czy ministerstwo transportu to monitoruje. Ministerstwo Skarbu Państwa, że tak powiem, swoją drogą dąży do upadłości, a ministerstwo transportu, znając sytuację przewoźników w Polsce, nic w tym względzie nie robi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pani poseł Kochan. Bardzo proszę.

Poseł Magdalena Kochan (PO):

Bardzo dziękuję. Powiem tak. Być może wzburzę niektórych, niektóre z siedzących tutaj osób, ale dla mnie problem ten bardziej jest problemem osób, które nie mogą dojechać z małych miejscowości z racji ich odległości od dużych ośrodków, większych ośrodków, niż z punktu widzenia przedsiębiorców. Najistotniejsze jest to, jak dowieziemy, jak obywatel może dojechać z małej miejscowości. Czy jest to transport państwowy, czy jest to transport publiczny, czy jest to transport niepubliczny, jest to sprawa drugorzędna w moim spojrzeniu na problem.

W związku z powyższym, pytanie do pana ministra. Bardzo by mi zależało, gdyby zechciał go wysłuchać, gdyż potem raczej trudno będzie odpowiadać na pytanie, którego się nie słyszało… Panie ministrze, Ziemia, tu Ziemia… Bardzo dziękuję. Chciałabym zapytać o to, w jaki sposób możemy mieć wpływ na jakość usług dowożenia ludzi z mniejszych, szczególnie z mniejszych ośrodków bez względu na formę organizacyjną przedsiębiorstwa, które dowozi usługę, ale także taką usługę, w której obywatele uprawnieni do zniżek będą mogli korzystać z owych zniżek. Krótko mówiąc, czy jest to PKS, czy jest to prywatny transport? Jan Kowalski jeżeli przewozi ucznia, to przewozi go ze zniżką i rozlicza się ze Skarbem Państwa z usługi, która jest dotowana. Krótko mówiąc, jeżeli mamy dotować transport publiczny, dlaczego nie dotujemy działającego na tym rynku niepublicznego przewoźnika, który dzisiaj utrzymuje się ze swoich zarobków i z wykonywanych usług? Czy rzeczywiście te dwie różnego rodzaju formy organizacyjne oraz podmioty są w jednakowy sposób traktowane przez przepisy? Czy nierówność musi być konieczna? Czy wychodząc z innego założenia jakości dostarczania usług możemy ją wyrównywać? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, pani poseł. Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo!

Otóż, po pierwsze, chciałbym przypomnieć sytuację olsztyńskiego PKS-u, która była tutaj dyskutowana jeszcze w poprzedniej kadencji. Skończyło się na tym, że PKS olsztyński kupiła firma, która nie miała nic wspólnego z transportem, która, tak naprawdę... Teraz okazuje się, niestety ci, którzy przestrzegali, mieli rację. Była zainteresowana nieruchomościami, które posiada PKS olsztyński, dworcem i jego okolicami, które są położone w środku miasta. Niestety, dzisiaj firma ta poważne problemy, znacznie większe niż wtedy, kiedy była przejmowana przez inwestora. A więc niestety, w Polsce obowiązuje taki mechanizm.

Druga rzecz, o której chciałbym wspomnieć, to mianowicie ta. Miałem z tym też do czynienia jako zastępca prezydenta Olsztyna, z uzgadnianiem rozkładów jazdy pomiędzy przewoźnikami. Jest to rzecz, która dzisiaj w cywilizowanym świecie naprawdę nie powinna mieć miejsca. Są to nieustające podjazdy pomiędzy przewoźnikami, są to różnice minuty, dwóch w rozkładzie jazdy, zmiany rozkładu jazdy, pasażerowie są zdezorientowani, przewoźnicy walczą ze sobą niemal na noże, niemal dosłownie na noże. Jeżeli zostanie wypracowany mechanizm, który np. zobowiąże przewoźników, którzy... Być może rzeczywiście potrzebna jest, chyba na pewno potrzebna jest tutaj publiczna interwencja finansowa, powiązanie wspierania przewoźników, ale wspierania na tych liniach, które są nierentowne, a które muszą być obsługiwane ze względu na spójność komunikacyjną państwa.

Kontynuowanie sytuacji, która jest dzisiaj, obecnie, będzie pogłębiało chaos, tak naprawdę, doprowadzi większość firm do upadku, transportowych, przewozowych, prywatnych, a tak naprawdę, nie rozwiąże problemu. Za kilka lat, gdy prawo zacznie obowiązywać i samorządy zostaną zobowiązane do tego, żeby opracować plany transportowe oraz działania, które są opisane w ustawie, będziemy mieli tak, że rynek trzeba będzie organizować na nowo. Być może będzie tak, że znowu zostanie kilka firm, które tym razem będą już tworzyły monopole, małe, lokalne monopole, przed którymi nie będzie ucieczki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie ma. Jeszcze pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, zacni goście zaproszeni na dzisiejsze posiedzenie Komisji!

To bardzo ważna debata. Dobrze, że w końcu ma ona tutaj miejsce, ma miejsce w parlamencie. Od wielu lat mamy okazję debatować, wysłuchiwać informacji przewoźników w transporcie drogowym, przewoźników towarów. Natomiast problematyka transportu publicznego, samochodowego transportu publicznego nie jest tak, albo inaczej, do tej pory nie była, nie koncentrowała uwagi parlamentu w takim stopniu jak przewóz, transport samochodowy, transport drogowy. Szanowni państwo, jest to wiele problemów, jest to wiele elementów, które wpływają na kształtowanie tego segmentu rynku, jakim jest transport pasażerski, samochodowy transport pasażerski. Szkoda, że dzisiaj na tej sali nieobecni są przedstawiciele poszczególnych województw.

Mam okazję być odbiorcą różnych wniosków, próśb, ale czasami też skarg przewoźników, stowarzyszeń regionalnych, stowarzyszeń lokalnych. Sumując owe wystąpienia tworzy się obraz, o którym tutaj dzisiaj w pełni się nie mówi. Mianowicie jednym z problemów, który był podnoszony podczas debat i dyskusji parlamentarnych w czasie, kiedy przygotowywano wprowadzenie systemu elektronicznego poboru opłat za przejazd drogami publicznymi, tzw. systemu viaTOLL, był wpływ wprowadzenia owych opłat na funkcjonowanie firm przewozowych, na wysokość opłat za przejazdy. Podejmowaliśmy – mówię o parlamentarzystach – wielokrotne próby, oczywiście wraz z próbą zmian ustawowych, próby, których skutkiem miało być wyłączenie samochodowego transportu pasażerskiego z elektronicznego systemu opłat viaTOLL. Niestety, tak się nie dzieje. Niestety, strona rządowa nie dostrzega problemu, a problem jest duży, problem doskwiera przewoźnikom, a przede wszystkim doskwiera pasażerom, i to tym, o których w szczególności mówił pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski. Przecież gdyby spojrzeć na przekrój społeczny, na przekrój osób korzystających z transportu zbiorowego, przede wszystkim busów w komunikacji metropolitarnej, w komunikacji na odcinkach, gdzie dowozi się ludzi do pracy, praktycznie osoby najmniej zamożne korzystają z tego typu transportu. Najczęściej, w największym stopniu osoby najmniej zamożne. Obciążenie tychże osób opłatami z systemu viaTOLL jest absolutnie niesprawiedliwe. Pan minister nie może mi tutaj odpowiedzieć, że to nie jest kwestia tzw. sprawiedliwości społecznej. Odpowiem, że jest, panie ministrze, ponieważ dochodzi tutaj do nierówności stosowania prawa.

Czym wyróżnia się właściciel i pasażer limuzyny, czym wyróżniają się właściciel i pasażerowie samochodów osobowych, często limuzyn, co powoduje, że nie wnoszą oni dodatkowych opłat za dojazd do pracy na odcinku drogi krajowej, na którym w systemie viaTOLL pobierana jest opłata za przejazd samochodami ciężarowymi powyżej 3,5 tony, od pasażerów busów i autobusów, którzy w cenie biletu mają wliczoną ową opłatę, w cenie biletu miesięcznego? W skali roku to wcale nie są małe pieniądze. Przy założeniu, że jest to dwoje dorosłych osób, matka i ojciec oraz dwoje dzieci, które są uczniami lub studentami, przy czteroosobowej rodzinie jest to całkiem pokaźna kwota.

Jest to jeden problem, który wydaje się być bagatelizowany przez stronę rządową, absolutnie niedostrzegany. Uznaje się, że nie ma żadnego problemu. Wyłączenie autobusów, busów z opłat za przejazd drogami krajowymi, gdzie wprowadzony jest system

viaTOLL, nie jest rzeczą trudną, o czym pan minister doskonale wie. Jest to tylko kwestia dobrej woli. Dobrej woli tutaj brakuje.

Podobnie zresztą jak zainteresowania resortu transportu problemem wydawania zezwoleń. Życzyłbym sobie, żeby pan, panie ministrze, żeby pańscy koledzy, urzędnicy, z którymi na co dzień pan współpracuje, żebyście musieli przejść drogę przez mękę i uczestniczyli w rywalizacji przewoźników, którzy składają kolejne wnioski o przyznanie zezwolenia na przejazd konkretnym odcinkiem, powiedzmy sobie, nawet atrakcyjnym odcinkiem, na którym można wygenerować konkretne zyski, przewożąc pasażerów, odcinkiem atrakcyjnym pod względem liczby pasażerów. Kiedy macie ułożony, kiedy hipotetycznie jesteście przedsiębiorcami albo macie jedno przedsiębiorstwo, pan, pański dyrektor, panie ministrze, i jeszcze kilku urzędników, macie ułożony rozkład jazdy i nagle przychodzi konkurencyjna firma, konkurencyjne firmy składają kolejne wnioski, a konkretny organ ustala, pozwala na przejazd konkurencji dwie minuty przed odjazdem waszych samochodów, nagle całe planowanie, cała historia dobrego biznes planu, to wszystko sypie się. Dlaczego, panie ministrze, resort transportu nie dostrzega owego problemu? Dlaczego nie słyszycie przewoźników, którzy proszą, monitują, wysyłają różnego rodzaju petycje? Dlaczego jesteście głusi na owe informacje? Dlaczego nie ma żadnej reakcji? Dlaczego nie ma próby regulowania owej kwestii?

Jeżeli jest regulator, panie ministrze, jeżeli funkcjonuje regulator kolejowy, jeżeli funkcjonuje regulator lotniczy, dlaczego nie podjąć inicjatywy – proszę tego nie czytać opacznie, nie chodzi o ustalenie regulatora w samochodowym transporcie pasażerskim – ale dlaczego nie pokusić się o to, żeby przyjąć podstawowe przepisy, które wyeliminują tego typu, bądź rozstrzygnięcia, które wyeliminują tego typu często dramatyczne sytuacje, kiedy przewoźnicy wyprzedzają się, przepraszam, busy, autobusy wyprzedzają się na szlaku, wyprzedzają się na drodze, żeby podebrać sobie pasażerów, żeby być, żeby przetrwać, żeby nie stracić minimalnego zysku?

Poza całą kwestią bezpieczeństwa gospodarczego, nie mówię już o komforcie prowadzenia działalności gospodarczej, ale pewnego podstawowego bezpieczeństwa, jest jeszcze bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Przecież takie sytuacje właśnie spowodowują, że bezpieczeństwo w ruchu w samochodowym transporcie pasażerskim… że o bezpieczeństwie tym nie można mówić tutaj zbyt optymistycznie.

Niestety, nie usłyszałem też na dzisiejszym posiedzeniu, oczywiście, nie uczestniczyłem od samego początku posiedzenia, ale nie usłyszałem też informacji na temat tego, jak rząd, jak strona rządowa... Przecież proponujecie państwo przepisy, proponujecie projekty rozstrzygnięć prawnych, które regulują chociażby problematykę związaną z wpływem prywatyzacji dworców samochodowych na rynek przewoźników samochodowych. Przykład Limanowej. Sprywatyzowany dworzec, firma przewozowa kupiła dworzec autobusowy i to firma uznaje, kto wjedzie na dworzec, a kto nie wjedzie. I mówimy tutaj o powszechnym, równym traktowaniu podmiotów gospodarczych? Dlaczego nie mówimy tutaj o problemach związanych z zarządzaniem przez samorządy dworcami autobusowymi? Nie chcę tutaj budować spiskowej teorii dziejów, nie chcę siać defetyzmu, ale przedsiębiorcy obecni na sali doskonale wiedzą, w czym jest problem.

Dlaczego nie mówimy o skutkach dla przewoźników drogowych, jakie niesie konieczność ogłaszania przetargów, a ważnym, istotnym elementem zamówienia jest wiek taboru albo wymagalność posiadania przez uczestnika przetargu środków, to znaczy samochodów w wieku nie starszym niż dwa lata lub jeden rok? Wiecie państwo, jakie ma to skutki. Wiecie państwo, że jeden z dużych przewoźników zamówił już sto autobusów. Czy zupełnie spokojnie czekając do 2017 roku, liczycie państwo, że nikt nie zauważy, że tysiące firm zniknie z mapy gospodarczej Polski, że dziesiątki tysięcy miejsc pracy, oczywiście, te miejsca pracy będą, te miejsca pracy pojawią się u dużych przewoźników, więc nie możemy do końca mówić o ich likwidacji, ale czy nie widzicie państwo tego, jakie skutki niosą owe rozstrzygnięcia prawne? Panie ministrze, to nie jest tylko tak, że rząd, że nie chcemy wam przeszkadzać, ale rząd przede wszystkim nie może nie widzieć i nie dostrzegać, nie może być głuchy na debaty, na propozycje, na postulaty środowisk transportowych.

Dlatego też, dziękując prezydiom obydwu Komisji – Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Komisji Infrastruktury – proponuję, żeby na ten sam temat, o tych samych sprawach, o których rozmawiamy dzisiaj, porozmawiać ponownie nie później jak do końca pierwszego półrocza, czyli może w maju, w czerwcu na wspólnym posiedzeniu Komisji. Ponownie, ale zrobimy wszystko, żeby reprezentacja przewoźników lokalnych, stowarzyszeń regionalnych i innych stowarzyszeń ogólnopolskich – wiecie państwo, że jest ich cała masa, wielu z owych ludzi jest tutaj nieobecnych – żeby reprezentacja ta była zdecydowanie większa. Gwarantuję państwu, że na posiedzeniu, o którym mówię, co do którego mam nadzieję, że odbędzie się w maju lub czerwcu, usłyszycie państwo dużo, dużo więcej informacji. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy jeszcze ktoś z państwa? Czy pan minister w tej chwili? Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo. Państwo przewodniczący, chciałem powiedzieć, ale pani posłanka Rozpondek wyjęła mi z ręki argument, że zwracając się do prezydiów Komisji pan przewodniczący Adamczyk nadużył, ale już nie mogę tak powiedzieć. Panie pośle przewodniczący, nie było reprezentanta Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, kiedy mówił pan te słowa. Akurat to miałem na myśli.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Można, panie ministrze? Mam nadzieję, że prezydianci Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej czytają biuletyny z posiedzeń Komisji i odczytają apel przeniesiony do biuletynu.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Nie wątpię w to ani przez chwilę.

Chyba zanotowałem większość pytań, ale filozoficznie. Pierwsze skutki wdrażania ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, pierwsze, i to pewnie niepełne, widać w części transportu miejskiego. W innych miejscach tejże ustawy jeszcze nie ma, jeszcze nie kontraktują. W związku z tym nie rozpędzajmy się w ocenianiu ustawy. Fakt, że daliśmy samorządowcom tyle czasu. W bardzo wielu miejscach, w sferach publicznych widzimy, że jak jest bardzo dużo czasu, to zrobimy to pod koniec roku 2016. W związku z tym dajmy sobie chwilę na ocenianie skutków wejścia ustawy. Nawet w tej Izbie jest tak, że jak mamy czas, to zrobimy to później. Myślę, że w ogóle taka jest natura ludzka.

W związku z tym może taki wniosek. Nie obraziłbym się, gdyby np. wśród posłów powstała inicjatywa. Może by tak szczególnie marszałkom próbować przystawić do głowy takie narzędzie, żeby zaczęli kontraktować w pewnym harmonogramie, a nie w ostatniej chwili na rok 2017. Po drodze jest rok 2014, 2015, 2016. Może po 20%, 30% bądź 50% po drodze, żeby nie w ostatniej chwili na łeb na szyję. W głowie mieści się takie rozwiązanie. Jeżeli jest taki wolumen linii czy przewiezionych pasażerów, to: „Słuchaj, marszałku, może byś w roku 2015 zrobił już 50%, w roku 2016 drugie 50%, a w roku 2017 byłbyś już gotowy, obrobiony”. Zrobiliśmy swoje, że tak powiem, patrząc na Wysoką Izbę i na stronę rządową. Zrobiliśmy ustawę i daliśmy ją samorządowcom. W niektórych miejscach nie jest ona wdrażana. Samorządowcy czekają. W głowie mieści się narzędzie dyscyplinujące ze strony Izby. Rzucam pomysł. Rzucam pomysł, gdyż można wykombinować narzędzie dyscyplinujące. Wtedy być może w mniejszej skali moglibyśmy zobaczyć, co nie funguje, co nie działa.

Powiem państwu. Jeżeli przypominacie sobie, to w czasie stanowienia ustawy największe emocje budziło to, czy jest prawo wyłączności, czy nie. Najbardziej pieklilismy się nad tym, czy zamawiający będzie w stanie zdyscyplinować przewoźnika do tego, żeby „obrabiał” mu obszary potencjalnie zagrożone wykluczeniem cywilizacyjnym. Jak autobus jedzie z Opola do Kluczborka, to czy ma zajrzeć do Jełowej czy ma nie zaglądać? Mówię o swoich przypadku. Czy ma tam zaglądać czy nie, czy ma zasuwać, ponieważ lepiej opłaca mu się prosto? Nie mamy prawa wyłączności. Statystyki, o których mówił pan poseł Tchórzewski, oraz spadek być może byłyby bezprzedmiotowe, gdybyśmy mieli

narzędzie do dyscyplinowania. Być może da radę zapisać to w kontrakcie. Być może da radę zapisać w kontrakcie, że ma jechać, tylko że stanie się to mniej opłacalne niż dla przewoźnika, który będzie mógł jechać z Opola do Kluczborka, nie zaglądając do Jełowej, gdyż będzie jechał obok i będzie miał bilet 0,50 zł tańszy. Ten, który będzie miał 0,50 zł droższy, nie pojedzie, nie będzie w stanie z tamtym konkurować.

Dlatego mówię, że nie jesteśmy w stanie ocenić do końca funkcjonowania ustawy, kiedy, raz, jest słabo wdrażana, a dwa, nie mamy narzędzia dyscyplinującego i nie widzimy, jakie byłoby z tego beneficjum. W związku z tym jest spadek linii. Też się o to martwię, tylko że dzisiaj w systemie prawnym chyba nie mamy narzędzia do zatrzymania owego procesu. Decyduje sam rynek. Podnoszę ręce. Chyba nie mamy narzędzia. Jeżeli widzicie państwo gdzieś miejsce, gdzie bylibyśmy w stanie przymuszać przedsiębiorcę albo samorządowca, przymuszać... Lokalne samorządy gminy, marszałkowie, sejmiki mogłyby wymuszać, to znaczy, samodyscyplinować się i wozić tych, którym grozi – używam tu strasznego określenia – wykluczenie cywilizacyjne, ponieważ może się to skończyć. Jeżeli mamy na uwadze ubogą grupę społeczną, która musi liczyć na publiczny transport zbiorowy, to chodzimy gdzieś w okolicach wykluczenia, bardzo przykrego, niebezpiecznego zjawiska.

Po kolei. Pani poseł Rozpondek. Czy monitorujemy PKS-y? Tak. Nie chcę zasłaniać się ministrem Skarbu Państwa, chociaż rzeczywiście w kwestii właścicielskiej to minister Skarbu Państwa. Z punktu widzenia funkcji, to znaczy wożenia osób trochę nie mieści mi się w głowie, że upadek PKS-u oznacza nieprzewiezionych ludzi. Trochę nie. Natura, a już biznes na pewno nie znoszą próżni. Jeżeli do obsłużenia była linia, którą wożono ileś tam osób, to znajdzie się jakiś mały bus, który tamtędy pojedzie, zgarnie ludzi i pewnie dopnie mu się to finansowo. W związku z tym, pani poseł, struktura idzie w tę stronę, że już w tej chwili ponad 60% transportu publicznego jest w prywatnych rękach. Nie zatrzymamy tego procesu, będzie to szło w tę stronę. 40%. Gminny i samorządowy, to znaczy, samorządowy i prywatny, samorządowy i ministra Skarbu Państwa, przepraszam, chodzi o niedobitki PKS-owskie, przepraszam za to straszne słowo, patrząc natomiast na wolumen, ile było ich przedtem, a ile jest teraz, jest to taka resztka, że tak powiem. W związku z tym pewnie będzie to szło w stronę jednak 100%, wcześniej czy później będzie się to zbliżało do takiej liczby. Dlatego upadania PKS-ów nie rozpatrywałbym jako zjawiska społecznego, ponieważ z punktu widzenia przewożenia ludzi w przyszłości pewnie nie będzie to miało większego znaczenia.

Pani posłanka Kochan. Ustawa o dotacjach i ulgach. Zrównoważony plan transportu publicznego, który jest obligiem wynikającym z ustawy będzie odpowiedzią na pytanie, w których miejscach będą ulgi, a w których nie będzie ulg, ponieważ tylko samorząd ma prawo do tego, żeby aplikować, żeby mieć tego rodzaju ulgi. W związku z tym, że w Polsce cały czas są wybory, strach użyć określenia i tezy, że może jest to tak, że w stosunku do innych krajów – znam statystyki – może jest to trochę za tanie. Jeżeli patrzy się, że blisko 80% jest dokładane, to statystyki te nie są normalne. Tu z kolei w stosunku do struktury własnościowej idzie w taką stronę, że pewnie niedługo będzie to za darmo, to znaczy, że cała funkcja transportu publicznego w 100% spadnie na samorząd. Może bilety w ogóle powinny być rozdawane. Wiem, że to bardzo niedobra teza, ale uważam, że systemowo coś jest tu nie tak. Nikt nie przeciwstawia się temu, żeby samorządy ponosiły tak gigantyczny ciężar. Widocznie wpływ polityki i presja wyborców na radnych powoduje to, że przy głosowaniach podwyżek cen biletów takie propozycje uchwał padają w samorządach. Też byłem radnym. Wiem, że jest tak, że żeby podnieść rękę... Takie rzeczy za każdym razem robi się na początku kadencji, żeby polityczne rany wygoiły się do końca kadencji. Wiem, że takich uchwał w większości nie podjęto, ceny są kilkuletnie. Skoro w roku 2014 są wybory, proszę nie oczekiwać, żeby w tym roku nastąpiło odwrócenie proporcji, że 80% dokłada gmina, a 20%... Nie stanie się to, jest to przecież oczywiste.

Pan poseł Szmit również pytał o PKS, ale zdaje się, że moje ubolewania nad zmianą struktury właścicielskiej dotyczą także Olsztyna. Nie ma tam jakiegoś specjalnego casusu w stosunku do innych.

O dworcach PKS mówił pan poseł Adamczyk. Panie pośle, z tego, co wiem, ponieważ doraźnie konsultowałem się tutaj, jeżeli chodzi o Limanową, rzeczywiście, jest tam prywatny dworzec autobusowy, ale przy zarządzie gminnym. W związku z tym zjawisko niewpuszczania kogoś tam nie istnieje. Moja wiedza trochę różni się od pańskiej. Nie będę się sprzeczał, ale jeżeli mówi mi tak pan przewodniczący Szczerbaciuk, to jest to dla mnie autorytet, jeżeli chodzi o publiczny transport zbiorowy. Chyba tak jest. Rzeczywiście, jest. Uchwały rady gminy w Limanowej.

ViaTOLL w publicznym transporcie zbiorowym i systemowe zorganizowanie publicznego transportu drogowego w stosunku do innych. Ma pan rację. Nie ma komisji badania wypadków drogowych, jest lotniczych, jest kolejowych. Nie ma regulatora przy drogach, jest Urząd Transportu Kolejowego, jest Urząd Lotnictwa Cywilnego, są regulatorzy. Jest to kompletnie inaczej zorganizowane, ale proszę zauważyć, że nie ma 21.000 tys. samolotów, a jest 21.000 tys. samochodów, nie ma 21.000 tys. pociągów, a jest 21.000 tys. samochodów. Kompletnie inny kształt. Nie każdy może mieć dostęp do torów, ponieważ co chwilę zderzałyby się pociągi. Do dróg dostęp ma każdy. To, jak ma być ułożone poruszanie się po drogach, jest uregulowane w kompletnie inny sposób. Umówiliśmy się, że będziemy jeździli po prawej stronie, umówiliśmy się, że będziemy jeździć z określoną prędkością. Reguluje to Prawo o ruchu drogowym. Rynek jest ułożony kompletnie inaczej. W związku z tym mówienie o regulatorach w tej branży... Nie wiem, czy są takie sytuacje na świecie, może są, ale odnoszę wrażenie, że polski kształt rynku w tym miejscu broni się bez regulatora. Nie widzę takiej specjalnej potrzeby.

Rzecz, na temat której było już kilka dyskusji. ViaTOLL dla transportu publicznego. Pieniądze. Użył pan takiej paraleli, takiego porównania, że, z jednej strony, płaci pasażer samochodu, a z drugiej strony, płaci pasażer autobusu. Ich potencjalny status społeczny. Tak mniej więcej to zrozumiałem. Otóż płaci przedsiębiorca, gdyż przedsiębiorca ma konkurencję. Musi on tak biletem wyregulować, żeby jadący obok nie był bardziej konkurencyjny, żeby wsiedli do jego autobusu, a nie do innego. Wiem, że powie mi pan, iż i tak będzie to wkalkulowane w bilet. Chyba zbyt proste jest to porównanie, o którym pan mówił, że nakładamy obowiązek płacenia za korzystanie z infrastruktury drogowej na pasażera autobusu w taki sam sposób jak na kierowcę czy pasażera samochodu. Nie zgodziłbym się z czymś takim, ponieważ jest to chyba trochę inna konstrukcja.

Ustawa. Proszę? Senat, cały czas słyszę, że Senat, ponieważ zaczął się nasz punkt w Senacie. W związku z tym mam głos dyscyplinujący.

Panie pośle, jeżeli chodzi o gościa, który jedzie dwie minuty wcześniej przed miejskim i zbiera pasażerów, jest ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. Zawierajcie umowy, szanowni państwo samorządowcy. Jeżeli natomiast to nie działa, to może parlamentarzyści najjaśniejszej RP pochyliliby się jeszcze raz. Widzę, że wrócił pan przewodniczący Tchórzewski. Może jeszcze raz wróćmy do dyskusji na temat prawa wyłączności. Może wróćmy do dyskusji. Panie pośle, podczas pańskiej nieobecności mówiłem o tym, że chyba trochę za wcześnie na dyskutowanie o globalnym wprowadzeniu ustawy w całości. Wchodzi ona w 2017 roku. Na etapie publicznego transportu w mieście możemy mówić o początkach wchodzenia ustawy. Na etapie marszałków jeszcze nic, czekają oni na ostatnią chwilę. Do tej pory nic nie kontraktowali. W związku z tym nie wiemy jeszcze, jak to działa, możemy się domyślać, możemy myśleć o własnych, dwuletnich przemyśleniach. To też jest coś, natomiast nie mamy informacji z frontu, jak to działa, jak to funguje.

Cały czas chodzę z obawą o niewprowadzenie prawa wyłączności. Trochę jest to akt odwagi z mojej strony, ponieważ jest to pomysł ministra finansów, żeby nie tego nie wprowadzać, prawa wyłączności. Z kolei patrząc na funkcję, mówicie państwo o nieuczciwej konkurencji, że facet będzie jeździł dwie minuty przed tym, który ma kontrakt z samorządowcem i będzie mu zamiatał na przystanku, będzie mu zgarniał śmietanę, a ten będzie jeździł za chude mleko. Ustawa ta w takim stopniu może nie wystarczyć. Mam taką obawę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Właśnie o to chodzi, że o tym trzeba rozmawiać. O tym.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Widzi pan, że chowam się pod stół?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):
Panie ministrze, tak.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Chowam się pod stół?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):
Nie.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Nie. Mówię o tym, że członkowie rządu też byli podzieleni w tej kwestii.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Przepraszam bardzo. Pomimo tego, że uwagi, które pojawiają się w trakcie wypowiedzi pana ministra, mają swoją wagę i sens, bardzo proszę o zaprzestanie dialogu. Proszę o kontynuowanie, a później jeszcze udzielę głosu panu przewodniczącemu.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Panie przewodniczący, sprawia mi przyjemność, kiedy pan przewodniczący Adamczyk prowokuje mnie. Jest to twórcze.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Ale ja jestem zobowiązany do przestrzegania regulaminu Sejmu i standardów debaty.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Wysokie Prezydia, szanowni państwo!

Naprawdę, mam punkt w Senacie i nie chciałbym... Jeżeli można, zakończyłbym.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Tak, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Dziękuję bardzo. Skończyłem.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Bardzo dziękuję. Głos chciał jeszcze zabrać pan przewodniczący Adamczyk. Dobrze. Pan dyrektor Wroński i pan prezes Kowal. Czy jeszcze ktoś z państwa? Przepraszam, Kowaluk, przepraszam. Czy ktoś z państwa? Nie ma. Wobec powyższego zamykam listę, będziemy zmierzać do końca. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):
Dziękuję bardzo. W nawiązaniu do ostatnich słów pana przewodniczącego Żmijana. Panie przewodniczący, zgadzam się z panem ministrem. Jestem pełen podziwu, że pan minister dostrzega ułomności dotychczasowych rozstrzygnięć jakby wbrew temu, co stale słyszymy od pana ministra, że wszystkie przepisy, wszystkie rozstrzygnięcia prawne są dobre, rząd nie widzi powodów, żeby je zmieniać. Dziękuję, panie ministrze, że dostrzega pan konieczność debaty nad istniejącymi rozstrzygnięciami prawnymi, regulującymi między innymi system wydawania zezwoleń. Ale to jedno.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Jeżeli chodzi o doskonałość systemu legislacyjnego, nieomylność, myli mnie pan z kimś. Nigdy nie mówiłem, że wszystko jest dobre. Myli mnie pan z kimś.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):
OK. Natomiast, panie ministrze, być może nieprecyzyjnie się wyraziłem, mówiąc o kosztach, które, to znaczy, o kosztach opłaty w systemie viaTOLL, opłaty pobieranej za przejazd autobusami, czyli samochodami powyżej 3,5 tony. Panie ministrze, konkretne przykłady. Droga krajowa nr 94 Olkusz – Kraków, droga krajowa nr 7 Myślenice – Kraków. Ceny przed dniem 1 lipca 2011 roku, ceny po dniu 1 lipca 2011 roku, ceny biletów autobusowych. Średnio o 1 zł więcej. To, po pierwsze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Jest to pretekst do podniesienia cen.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Proszę pana, to nie był pretekst, ponieważ przedsiębiorcy wiele miesięcy przez wprowadzeniem systemu viaTOLL – a ma to odbicie, między innymi, w interpelacjach poselskich, ma to odbicie w debacie sejmowej na forum Izby – wielokrotnie wnosili o zmianę rozstrzygnięć co do autobusów, przestrzegając, panie ministrze, że wprowadzenie systemu viaTOLL spowoduje podniesienie cen biletów autobusowych. Było to jednoznacznie zdefiniowane pół roku, dziesięć miesięcy wcześniej przed wprowadzeniem systemu viaTOLL. To nie jest tak, że był to pretekst, są to konkretne koszty. Koszty te są wyliczone, kosztami tymi dysponują przewoźnicy. Jeżeli pan minister winszuje sobie, to takie wyliczenia przekażemy panu ministrowi, jeżeli do dzisiaj nie dysponuje pan nimi. Ubolewam, że tak, niestety, jest. Gdyby było inaczej, to zapewne teraz nie spierałby się pan z nami.

Zaś co do kwestii związanej z ponoszeniem ciężarów przez konkretne osoby, to, panie ministrze, pragnę zwrócić uwagę, że pasażerowie siedmioosobowego samochodu, który porusza się odcinkiem drogi krajowej, dwudziestokilometrowym odcinkiem drogi krajowej, kierowca plus sześciu pasażerów dojeżdżających codziennie do pracy, nie ponoszą ani grosza opłaty za przejazd drogą krajową w systemie viaTOLL. Wszyscy pasażerowie autobusów, samochodów, które przewożą pasażerów, samochodów powyżej 3,5 tony, czyli dużych autobusów, średnich, małych, busów, jak je zwał, tak je zwał, w cenie biletu ponoszą, w cenie biletów wnoszą opłatę viaTOLL. Jest to nierówność stosowania prawa. Proszę, żebyście w końcu to zrozumieli, ponieważ mówimy o tym od trzech lat.

Tylko nie odpowiedzcie państwo… Albo inaczej – żeby w odpowiedzi na tę sytuację nie wzniecać dyskusji, jaka kilka miesięcy przetoczyła się przez media, o konieczności wprowadzenia opłat viaTOLL od przejazdów samochodami osobowymi po drogach krajowych. Niech to nie będzie przypadkiem odpowiedzią. To celem sprostowania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Później pozwolę sobie odnieść się szczególnie do ostatniego wątku. Bardzo proszę, pan dyrektor Wroński. Proszę.

Dyrektor biura Ogólnopolskiego Związku Pracowników Transportu Drogowego Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo!

W dyskusji została podniesiona jedna dosyć ciekawa kwestia, a mianowicie kwestia tego, czy jako przedsiębiorcom regulator jest nam potrzebny czy też nie. Otóż, szanowni państwo, jak najbardziej tak. Nie jest argumentem, że jest dziesiątki tysięcy podmiotów, ponieważ rolą regulatora nie jest ręczne sterowanie rynkiem, ale stwarzanie pewnych warunków, nadzór nad rynkiem, monitoring rynku, patrzenie, jakie negatywne zjawiska pojawiają się na rynku oraz reagowanie. Reagowanie to różne instrumenty, nie będę w tej chwili się rozwodził.

Natomiast co oprócz tych kwestii dla przewozów pasażerskich, i nie tylko, w tej chwili jest największą bolączką dla uczciwych przedsiębiorców? Otóż, szanowni państwo, nieuczciwa konkurencja, która nie tylko podlega, ponieważ jest to margines, czy ktoś podjedzie dwie minuty wcześniej, czy ktoś dwie minuty później, ale nieuczciwa konkurencja jest po prostu we wszystkich aspektach sprawy, poczynając od kwestii samych pojazdów. Szanowni państwo, jeżeli do ruchu do przewozów pasażerskich dopuszczane są autobusy przerabiane z samochodów dostawczych, tzw. autobusy na zasadzie, że w płytę podłogową wspawa się siedzenia, zawieszenie w ogóle nie jest dostosowane, układ hamulcowy w ogóle nie jest dostosowany do obciążenia, jest to dopuszczane, w świetle prawa jest legalizowane przez stacje kontroli pojazdów, to, po pierwsze, traci na tym konkurencja. Jeżeli przewoźnik inwestuje w nowoczesny sprzęt, w nowoczesny autobus, to kosztuje on 1000 tys. zł i więcej. I ma on konkurować z busem zrobionym z dostawczaka, kupionym za 20 tys. zł? Wolne żarty. Ale załóżmy, że nie interesuje to administracji. Niemniej patrzę z drugiej strony, która powinna także interesować, czyli bezpieczeństwa ruchu

drogowego. Co dzieje się w momencie jakiegokolwiek wypadku czy zagrożenia? Przecież ludzie fruwają, fotele odrywają się, w środku, szanowni państwo, jest masakra.

Inny aspekt sprawy, gdyż ktoś może powiedzieć, że to jest nadzór itd. Jest jakiś tam nadzór, jak on działa, tak działa. Kwestia szkolenia kierowców. W jaki sposób przedsiębiorca, który dba o to, żeby w szkoleniach okresowych kierowcy rzeczywiście byli przez pięć dni zwalniani z pracy, szkoleni za koszt, załóżmy, kilkuset złotych, w jaki sposób ma on konkurować z tym przedsiębiorca, którego kierowcy kupują zaświadczenia po 50 zł? Nie ma możliwości. Jak przekłada się to na wszystkie inne aspekty, w tym na bezpieczeństwo pasażerów? Wiadoma kwestia.

Kolejna rzecz to paliwo. Udajemy, że nie widzimy, że w Polsce istnieje szara strefa obrotu paliwem. Po pierwsze, „kupię oszczędności", po drugie, paliwo przemycane ze Wschodu w podwieszanych zbiornikach pod naczepy. Jak przedsiębiorca, który kupuje paliwo legalnie, nawet ma jakieś upusty, gdyż jest dużym przedsiębiorcą, ma konkurować z tym, kto używa lewego paliwa? W żaden sposób.

Podatki i opłaty. Jak na rynku ma konkurować przedsiębiorca, który ma normalną bazę transportową, który po prostu zainwestował w urządzenia, z przewoźnikiem, którego tzw. autobusy z samochodów dostawczych stoją pod blokiem? W żaden sposób.

Każda z owych działek jest gdzieś komuś przypisana, tylko że tu jest cło, tu jest urząd podatkowy, tu jest starosta z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów, ale tak naprawdę nikt nad tym wszystkim nie panuje. A to powoduje, czy konkurencja jest uczciwa czy nieuczciwa, czy transport pasażerski jest bezpieczny czy jest niebezpieczny. Dlatego regulator, który nie zajmowałby się rozstrzyganiem, który przedsiębiorca ma dostać najlepszą trasę, a który jest „b" i nie dostanie, tylko regulator, który ogarniałby całość tematu, który podejmowałby działania interwencyjne na rynku, zwalczałby patologię, naprawdę jest potrzebny w transporcie drogowym.

Teraz poboczna kwestia, ponieważ była to uwaga systemowa. Dworce. Limanowa. Nie chciałem tego podnosić, ale myślę, że mógłbym podnosić bardzo dużo przykładów miast, w których dworce należą do jednego podmiotu. Owszem, podmiot ten ma prawo zadbać o swój interes, ponieważ to on go wybudował, zainwestował środki, przede wszystkim chce zarabiać na owym obiekcie. Szanuję to, ale, z drugiej strony, nie może być tak, że likwidowane są wszystkie inne przystanki, wszystkie inne miejsca zatrzymywania, gdzie przewoźnicy niebędący właścicielami nie mogą się zatrzymywać. Przecież, szanowni państwo, jest to wolny rynek. Nikt od nikogo nie oczekuje tutaj pieniędzy ani żadnych dotacji. Jeżeli mam pasażerów i jeżdżę, a chcę zatrzymywać się w mieście dziesięć czy pięć kilometrów od dworca, to znaczy, że istnieje zapotrzebowanie na moje usługi. Nie mogę ich świadczyć, ponieważ, tak jak powiedziałem, poszczególne samorządy podejmują uchwały: żadnych przystanków, wszyscy na dworzec. Z drugiej strony, rozumiem też właściciela dworca.

Jest to problem. Wystarczy poczytać orzeczenia Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, gdzie wiele awantur o dworce, zrozumiałe interesy dwóch stron, które są przeciwstawne, znajdują są finał. A po co, skoro można by po prostu narzucić w ustawie o publicznym transporcie takie, pewne regulacje, które wymagałyby mimo wszystko pochylenia się nad tym problemem przez organy samorządu, przez organy administracji rządowej?

W tym momencie reprezentuję swój zarząd, który mnie upoważnił, związek. Nasi przedsiębiorcy mówią: „Nawet nie oczekujemy żadnych ulg. Chcemy, żeby nam nie przeszkadzano, ponieważ na nasze usługi jest popyt, tylko że nasi pasażerowie nie mogą w tym momencie korzystać z naszych usług". I to jest prawdziwe wykluczenie. Wykluczeniem jest bieda. Wykluczeniem jest dostęp do usług komunikacyjnych i wiele innych takich aspektów. Przepraszam za zbyt długą wypowiedź. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan prezes Franciszek Kowaluk. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie przewodniczący, proszę mnie zwolnić z obowiązku bycia z państwem.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie ministrze...

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Mam straszny dylemat, dla kogo mam większy szacunek, dla Wysokich Komisji czy dla Senatu. Nie potrafię znaleźć odpowiedzi na to pytanie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie ministrze, w porozumieniu z panią przewodniczącą Haliną… Panie ministrze, panie ministrze… w porozumieniu z panią przewodniczącą Haliną Rozpondek pozwalamy panu przejść do innych zajęć.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Państwa dobroć nie zna granic. Naprawdę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo za udział we wspólnym posiedzeniu Komisji. Przepraszam. Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes Zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, prezes Zarządu PKS w Łosicach sp. z o.o. Franciszek Kowaluk:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo!

Dziękuję bardzo za udzielenie głosu. Panie przewodniczący, będę mówił jako wiceprezes Polskiej Izby Gospodarczej, a jednocześnie prezes – to co mówiła pani poseł Rozpondek – chyba najmniejszego, to znaczy PKS-u w najmniejszej miejscowości, czyli w Łosicach.

Po ostatnim spotkaniu, kiedy pan przewodniczący na zakończenie udzielił mi głosu, byłem optymistycznie nastawiony do tematu, który poruszaliśmy już po raz drugi, ponieważ wcześniej na specjalnym posiedzeniu Komisji w dniu 15 grudnia 2010 roku, czyli w przeddzień uchwalenia przez parlament ustawy o publicznym transporcie drogowym. Po ostatnim spotkaniu, kiedy pan przewodniczący stwierdził również, że jest akceptacja naszych postulatów, naszych działań, naszych rozwiązań, że jak określił pan przewodniczący, mamy wędkę, a teraz musimy chwycić rybę, kiedy mieliśmy poparcie ówczesnego ministra gospodarki, pana posła Pawlaka, kiedy mieliśmy poparcie ministerstwa transportu, również pana wiceprzewodniczącego Komisji Infrastruktury, obecnego ministra i wicepremiera Janusza Piechocińskiego – chodziło o sprawy równego traktowania przewoźników i pasażerów u przewoźników, a więc na kolei, studentów, o tym rozmawialiśmy, o zwrocie akcyzy przy wykonywaniu publicznego transportu zbiorowego, ale tego regularnego – znów powtórzę to samo zdanie. Myślę, że po dzisiejszym posiedzeniu Komisji skończy się na dyskusjach. Uważam, że w temacie tym znów będzie niewiele zrobione, problemy nie będą rozwiązane.

A problemy publicznego transportu drogowego osób są naprawdę duże. PKS-y padają jak mrówki. Od ostatniego spotkania znów padli następni przewoźnicy. Dlaczego? Dlatego że rentowość w wykonywaniu przewozów jest chyba większa. Ta, którą podał pan prezes Szczerbaciuk, ponad minus 6%, to jest to około jedna trzecia przewoźników. A więc wyniki raczej podali ci przewoźnicy, którzy być może bardziej mieli się czym pochwalić niż ci, którzy tego nie podali. Rentowność na pewno jest dużo gorsza. W przedsiębiorstwach w pewnym sensie, ale nie w całości, z innej działalności pokrywamy stratę uzyskaną z regularnych przewozów osób. Chodzi o to, że nie jesteśmy równo traktowani.

Bardzo dziękuję za wypowiedź pana posła Krzysztofa Tchórzewskiego, jeżeli chodzi o funkcjonowanie transportu społecznie potrzebnego, a biznesowo, wiadomo, nierentownego. Podaję prosty przykład. Łosice, a obok Biała Podlaska. PKS, który padł. Przewoźnicy komunikacji miejskiej z Siedlec. Otrzymują oni ogromne środki od samorządu na wykonywanie komunikacji, otrzymują środki unijne na tabor i infrastrukturę. Jeżdżą praktycznie po tych samych liniach co my. Nie jesteśmy równo traktowani, nie jesteśmy konkurencyjni. Tabor mają dużo młodszy, ponieważ mają 85% dofinansowania z Regionalnych Programów Operacyjnych. Tak jak powiedziała pani minister Gęsicka, transport miejski i kolej na lata 2014-2020 ponownie są traktowane priorytetowo. My po prostu nie mamy takiej możliwości.

Z dwudziestoletnim taborem nie możemy przystępować, biorąc pod uwagę, o czym było wspomniane, specyfikację istotnych warunków zamówienia, do przetargów. Nie możemy z tak starym taborem, a nie mamy możliwości inwestowania w tabor z własnych środków. Jedyne, co możemy, to z własnych środków bądź ewentualnie jak ja skorzystałem w ubiegłym roku przy zakupie dwóch nowych autobusów z wojewódzkiego funduszu ochrony środowiska i gospodarki wodnej, ale jest to preferencyjny kredyt do zwrotu.

Proszę państwa, jest taka prośba, tak jak powiedział pan prezes Szczerbaciuk, tak jak powiedział przede mną mój przedmówca, dyrektor Maciek Wroński. Poruszył wiele tematów – jestem również wiceprzewodniczącym Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów – dotyczących nieuczciwej konkurencji, przewozów busowych wykonywanych busami, które są robione z furgonów, które nie spełniają żadnych warunków bezpieczeństwa, jeżeli chodzi o boczne uderzenie, nie mówiąc już o dachowaniu. Nasza sytuacja jest po prostu trudna. Ponawiam prośbę, również w imieniu przedsiębiorców wykonujących publiczne przewozy o charakterze użyteczności publicznej osób, o zainteresowanie się naszym tematem, ponieważ nasza sytuacja rzeczywiście jest trudna, żeby uczciwie wykonywać przewozy i honorować państwowe, ustawowe ulgi. Prywatny przewoźnik mówi tak: „Po ulgi proszę iść do PKS-u", a przecież kiedy dostaje zezwolenie, ma licencję, to ma obowiązek honorować uprawnienia do ulgowych przejazdów. Uprawnienia te nie są też jednakowe. Dlaczego pasażerowie bądź ci, którzy mają uprawnienia do przewozów, są różnie traktowani na kolei, a inaczej u kołowego przewoźnika drogowego osób, jakim jest PKS? Inaczej są traktowani studenci i inne uprzywilejowane osoby. Też o to prosimy.

Na ostatnim posiedzeniu uzasadniliśmy, udokumentowaliśmy możliwość zwrotu akcyzy przy wykonywaniu tylko regularnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, że Skarb Państwa praktycznie na tym nie straci. Musi to być udokumentowane. Zakup paliwa musi być udokumentowany. Musi być od tego odprowadzony VAT.

Panie przewodniczący, już kończę. Jeszcze raz dziękuję za udzielenie mi głosu, ale naprawdę proszę, żeby znów nie zakończyło się tak jak na posiedzeniu w dniu 29 marca, po prostu niczym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pozwólcie mi państwo na kilka zdań. Debata była bardzo interesująca. Chciałbym może od ostatniego zdania pana prezesa Kowaluka. Otóż takie debaty na pozór kończą się niczym, jak pan stwierdził, także tamta debata, która w szczególności była skierowana na nieuczciwą konkurencję. Proszę sobie przypomnieć, że były podjęte czynności ze strony Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Linie, w szczególności prywatne, były poddane kontroli, jeżeli chodzi o prędkości przejazdu, itd.

Temat niezmiernie ważny, ponieważ jest tu kilka kwestii. Zostały one bardzo dobrze wyartykułowane. Zresztą bardzo dziękuję za formułę dzisiejszej debaty. Pan minister pozwolił właśnie państwu zaprezentować informację dotyczącą funkcjonowania transportu zbiorowego, właśnie waszymi ustami, którzy wykonujecie transport drogowy, począwszy od funkcji społecznej, czyli zabezpieczenia transportu także na terenach peryferyjnych, dla was bardzo niekonkurencyjnych, dla przewoźników niekonkurencyjnych, przepraszam, nierentownych. Zachowania w ramach przewozów, zachowanie nieuczciwe, czyli nieuczciwa konkurencja także z tego wynikająca. Oczywiście, niedopuszczalnym jest – pewnie problem ten w dalszym ciągu występuje – udzielanie koncesji na „wykonywanie" danego odcinka nowym przewoźnikom i ustalanie rozkładu jazdy kilka minut przed, itd. Przecież ci, którzy organizują, są zobowiązani do zorganizowania transportu, mają obowiązek organizować w sposób racjonalny, a nie patologiczny, ponieważ absolutnie jest to patologia niesłużąca nikomu.

Wreszcie, poruszaliście państwo te kwestie, które absolutnie rozumiemy. Posłowie z całą mocą przyjmują uciążliwości znowu związane z nieuczciwym zachowaniem, czyli tzw. lewe paliwo niewiadomego pochodzenia oraz inne zachowanie, ale, proszę państwa, na tę okoliczność nie możemy wykonywać inicjatyw legislacyjnych. Od tego są organa państwa, które muszą się tym zajmować. Musimy sobie z tym poradzić. Nie będziemy załatwiać spraw rozwiązaniami legislacyjnymi.

Oczywiście, jak powiedziałem, funkcja społeczna, ale także jest to przewóz osób w bezpieczny sposób w określonym standardzie. Przecież mamy także przerabiane autobusy itd. Mimo wszystko, mimo że nie mamy regulatora, za którym w niektórych wypowiedziach tęskniliście państwo, przecież mamy organa państwa oraz służby, które i tę sprawę muszą rozwiązać. Nie potrzeba tutaj dodatkowych rozwiązań legislacyjnych.

Jeszcze jedno do mojego kolegi, pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka. Otóż w tabloidach oczywiście sens mojej wypowiedzi został absolutnie wypaczony. Moja wypowiedź sprowadzała się do warunkowego stwierdzenia, że gdyby nie udało się nam wynegocjować – a udało się nam wynegocjować – budżetu na lata 2014-2020, to żeby doprowadzić do komplementarnej, podstawowej sieci dróg krajowych, trzeba będzie znaleźć środki finansowe. Ponieważ jesteśmy zadłużeni, wiemy jak głęboko, niewykluczone, że może trzeba będzie prowadzić do niestandardowych. Przecież prawodawstwo unijne umożliwia to. Nie jest to niewiadomo jaki pomysł, nie jest to pomysł z księżyca. Rzeczywiście, sięgnięcie do opłat, wszystkich opłat, ale na przebudowanych odcinkach, a nie na wszystkich drogach krajowych, korzystając ze infrastruktury viaTOLL. Ponieważ wynegocjowaliśmy właściwe kwoty, bardzo dobre, moje warunkowe stwierdzenie jest dzisiaj po prostu bezprzedmiotowe. W związku z tym proszę, przynajmniej poważnych polityków, o niewpisywanie się w dyskusję tabloidów.

Proszę państwa, chciałbym bardzo gorąco podziękować za udział w dzisiejszej debacie. Absolutnie wyrażam głębokie przekonanie, że debata będzie miała następstwa, niezależnie od tego, jak szybkich zmian byście państwo chcieli. Przypomnę, że po 1989 roku transport zbiorowy, w szczególności PKS-y, ponieważ to one to wykonywały... W jednostkach tych zostały rozbudzone, dzisiaj już wiemy, że niepotrzebnie, nadzieje, że przygotuje się – przypominacie sobie państwo – szczególną ścieżkę restrukturyzacji właśnie tych firm, które wykonują transport zbiorowy, że niejako będziecie objęci parasolem ochronnym, itd. Nic takiego nigdy nie miało miejsca. Wiemy o tym nawzajem, ponieważ też funkcjonuję w tym obszarze całe życie zawodowe. Realia są takie, a nie inne.

A więc powiadam, na pewno debata ta nie pozostanie bez echa, będzie ona miała następstwa. Prośba jest taka. Mamy świadomość, że oczywiście nie ma tu samorządowców, ponieważ też wiele byśmy usłyszeli. Nie ma również przewoźników prywatnych, którzy oczywiście na pewno spojrzeliby na problem z zupełnie innej strony. Mając świadomość powagi spraw, o których rozmawialiśmy, jestem przekonany, że jeżeli okaże się, że trzeba, także obie Komisje włączą się w proces legislacyjny, ale, jak powiadam, musimy być głęboko przekonani, że jest taka potrzeba. Dzisiaj jeszcze raz państwu dziękuję za bardzo merytoryczną, momentami oczywiście troszeczkę emocjonalną dyskusję.

Wobec wyczerpania porządku, zamykam posiedzenie. Dziękuję bardzo.